

Kantonale Volksabstimmung vom 27. November 2011

Flughafen Zürich: 2 x Nein zum Bauverbot!

Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage

Am 27. November 2011 stimmen wir über zwei Flughafen-Vorlagen ab: Über die Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» und über einen Gegenvorschlag, der unter der Federführung des Vereins Flugschneise Süd Nein (VFSN) zustande kam.

Politische Absicht

Die Vorlagen wollen etwas, was die Stimmberechtigten vor Kurzem deutlich abgelehnt haben: Die Plafonierung des Luftverkehrs. Sie soll durch die Hintertür über ein Planungs- und Bauverbot eingeführt werden. Der Gegenvorschlag geht noch weiter. Er verlangt die Befreiung des Südens vom Flugverkehr. Den Lärm der Landungen sollen allein der Osten und der Norden, der Starts allein der Westen und der Osten des Flughafens tragen.

Wirkung der Vorlagen

Die Vorlagen greifen massiv in die Kompetenzen von Volk, Regierung und Flughafenführung ein. Sie übersteuern die Mitwirkung der Stimmberechtigten bei der Flughafenentwicklung (Flughafengesetz § 19, Absatz 2). Sie gängeln und knebeln den Regierungsrat, indem er Weisungen an die Kantonsvertretung im Flughafen-Verwaltungsrat künftig dem Kantonsrat, eventuell sogar dem Volk vorlegen muss. Damit würde der Flughafen unternehmerisch praktisch unführbar.

Behördeninitiative und Gegenvorschlag

- **sind überflüssig.** Die Stimmberechtigten können schon heute darüber abstimmen, ob eine Piste neu gebaut, verlängert oder verlagert werden soll.
- **bevormunden den Souverän.** Bevor künftig an Infrastrukturverbesserungen überhaupt zu denken ist, müsste das Planungs- und Bauverbot aufgehoben werden.
- **verordnen ein schädliches «Denkverbot».** Sie verunmöglichen und verbieten für die absehbare Zukunft faktisch jede Entwicklung des Flughafens.
- **rauben Unternehmen und ihren Mitarbeitenden Zukunftsperspektiven.** Das gilt für Flughafen, Swiss und Hunderte international tätige Unternehmen in Zürich.
- **sabotieren Verbesserungen.** Bauliche Massnahmen, welche die Lärmbelastung verringern oder der Erfüllung von Sicherheitsauflagen dienen, werden vereitelt.

Die Vorlagen

Bauverbotsinitiative

2006, also deutlich vor den beiden letzten Volkabstimmungen (Plafonierungsinitiative [2007] und Fairflug [2009]), reichten 42 Gemeinden die Behördeninitiative betreffend Änderung des Gesetzes über den Flughafen Zürich («Keine Neu- und Ausbauten von Pisten») ein. Die Städte und Flughafenanrainergemeinden Kloten, Opfikon und Oberglatt sowie Wallisellen und Zürich haben ihre Unterschrift nicht unter die Behördeninitiative gesetzt. Diese verlangt, dass sich der Staat gegen Neu- oder Ausbauten von Pisten einsetzt. Gemäss Initiativbe-gründung soll sie die Plafonierungsinitiative ergänzen. Diese wurde im November 2007 deutlich bachab geschickt. Nun soll die Plafonierung mittels eines Pistenplanungs- und Bauverbots und unter dem Vorwand «Rechtssicherheit» durch die Hintertür doch noch eingeführt werden.

Destruktives Referendum

Der Verein Flugschneise Süd Nein (VFSN) realisierte, dass das Pistenbauverbot die Südanflüge festschreibt, weil zur Piste 34 keine Alternative mehr bereitgestellt werden kann. Er verlangt deshalb nicht nur ein Verbot von Pistenaus- und Neubauten. Auch neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet, die nach dem Jahr 2000 eingeführt wurden, sollen verboten werden. Im Klartext: Keine Südanflüge mehr. Zudem soll der Regierungsrat seine Instruktionen an die Kantonsvertreter im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG künftig in Form eines referendumsfähigen Antrags an den Kantonsrat formulieren. Angesichts dieses Korsetts verblasst das Verbot von Schnellabrollwegen fast schon zur Bedeutungslosigkeit.

Der Präsident des «Schutzverbandes der Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich» (!) hat es auf den Punkt gebracht: «Wer das unterschreibt, stranguliert den Flughafen.» (Peter Staub, zitiert nach «Landbote» vom 27. März 2009).



Die Forderungen des Vereins Flugschneise Süd Nein (VFSN) stützen sich auf ein konstruktives Referendum. Tatsächlich handelt es sich aber um ein «destruktives Referendum».

2 x Nein!

Weil beide Vorlagen überflüssig sind.

Das seit 1999 geltende Flughafengesetz schreibt im § 10 vor, dass keine Veränderung von Länge und Lage der Pisten ohne Zustimmung der Staatsvertretung im Verwaltungsrat beantragt werden darf. Die Kantonsvertretung hat also ein Vetorecht. Die nötigen Weisungen erhält sie gemäss § 19, Absatz 2 des Flughafengesetzes gestützt auf einen referendumsfähigen Kantonsratsbeschluss. Das Volk kann also schon heute darüber befinden, ob der Flughafen Pisten bauen beziehungsweise verändern darf oder nicht.

Die Behördeninitiative wie auch der sogenannte Gegenvorschlag sind unter dem Aspekt der bestehenden demokratischen Kontrolle des Flughafens völlig überflüssig.

Weil beide Vorlagen ein Denkverbot verordnen.

Die Vorlagen formulieren ein unbefristetes Bauverbot. Unter diesen Umständen ist es vollkommen sinnlos, irgendwelche Planungen in Angriff zu nehmen. Sie wären Verschleuderung von Geld und personellen Ressourcen. Im Grunde der Dinge formulieren sie also ein flughafenpolitisches Denkverbot. Will man dieses Denkverbot aufheben, müsste zuerst das generelle Bauverbot umgestossen werden. Dies kann nur mittels eines Volksentscheides erfolgen. Erst wenn dieses Bauverbot aufgehoben ist, macht eine Planung Sinn. Diese müsste dann gemäss Flughafengesetz nochmals vors Volk.

Die Behördeninitiative wie auch der sogenannte Gegenvorschlag sind nicht nur Bau- sondern vor allem auch Denkverbote. Sie führen dazu, dass Problemlösungen notorisch zu spät kommen.

Weil beide Vorlagen Zürich entmündigen.

Solange das Planungs- und Bauverbot gilt, ist für Infrastrukturanpassungen kein Handlungsspielraum gegeben. Das «destruktive Referendum» will sogar ein Veto zum Betriebsreglement für den Flughafen einführen. Damit ist Zürich auch jeder betriebliche Gestaltungsspielraum genommen. Als einzige Möglichkeit zur Sicherung der Funktionsfähigkeit dieser Infrastruktur von nationaler Bedeutung bleibt damit ein Diktat aus Bern. Kurz: Die Entmündigung Zürichs sowie der Zürcherinnen und Zürcher in allen Flughafenfragen.

Die Behördeninitiative wie auch der sogenannte Gegenvorschlag gefährden die Souveränität und die Gestaltungsmöglichkeiten Zürichs in Flughafenfragen. Sie entmündigen uns und kommende Generationen.

Das Volk hat 2007 eine Plafonierung sehr deutlich abgelehnt. Nun soll sie mittels eines Planungs- und Bauverbots über die Hintertür erzwungen werden.



2 x Nein!

Weil beide Vorlagen Perspektiven zerstören.

Die Flughafen Zürich AG hat seit ihrer Privatisierung im Jahr 2000 kräftig investiert, umgerechnet täglich eine Million Franken. Werden diese Investitionen geringer, wirkt sich das auf die regionale Wirtschaft sehr deutlich aus.

Unter dem Damoklesschwert der faktischen Plafonierung rechnen sich Investitionen für Flughafen und Swiss kaum mehr. Der Erneuerungs- und Modernisierungskreislauf, beispielsweise bei milliardenteuren Flugzeugbeschaffungen der Swiss, wird sich verlangsamen. Die Zeche zahlen die Anwohner.



Noch gravierender ist der Verlust von Entwicklungsperspektiven für Unternehmen, die aus der Schweiz heraus international tätig sind. Solche «Internationals» erzeugen mehr Wertschöpfung als der ganze Banken- und Finanzdienstleistungsplatz, der – nota bene – international ebenfalls stark vernetzt ist.

Unternehmensleiter, die fürchten, dass sich die Standortgunst Zürichs verschlechtert, werden hier nicht mehr investieren. Sie bauen wichtige Unternehmensfunktionen und hoch qualifizierte Jobs nicht mehr in der Schweiz, sondern an anderen Standorten aus. In einer ersten Phase führt das zu einer Stagnation des Arbeitsplatzangebots. In einer zweiten Phase nehmen Attraktivität, Qualität und Zahl der Arbeitsplätze ab.

Die Behördeninitiative wie auch der sogenannte Gegenvorschlag gefährden die Standortqualität für wertschöpfungsintensive Unternehmen. Das Arbeitsplatzangebot verschlechtert sich. Mittelfristig provozieren sie einen schädlichen Strukturwandel.

Weil beide Vorlagen Verbesserungen sabotieren.

Verbesserungen am Pistensystem können einen flüssigeren Verkehr in den Tagesspitzen herbeiführen. Das hilft, Verspätungen zu vermeiden, die in den heiklen Tagesrandstunden oder in der Nacht abgebaut werden müssen. Ein Planungs- und Bauverbot vereitelt jede Optimierung im Bereich der Infrastruktur.

Ähnliches gilt für sicherheitsbedingte Anpassungen: Die internationalen Aufsichtsbehörden verschärfen die Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr mit schöner Regelmässigkeit. Bei unveränderbarer Pistenslänge kann das dazu führen, dass bestimmte Flugzeugmuster nicht mehr unter Ausnützung ihrer vollen Kapazität operieren dürfen. Das macht den Betrieb unrentabel und führt dazu, dass solche Flugzeugtypen Zürich nicht mehr anfliegen. Hier schliesst sich der Kreis zum Punkt «Zerstörung unternehmerischer Perspektiven».

Die Behördeninitiative wie auch der sogenannte Gegenvorschlag verunmöglichen Optimierungen der Infrastruktur, die an der Lärmfront Entlastung bringen könnten oder die Sicherheit erhöhen.

Folgerungen/Forderung

Die Bauverbotsinitiative und der sogenannte Gegenvorschlag sind Ausdruck eines fatalen Schwarzpeterspiels unter den Regionen.

Die beiden Vorlagen werden die Flughafenentwicklung nicht stabilisieren. Sie werden die Situation für die Bevölkerung vielmehr unberechenbar machen.

- Im Fall der Behördeninitiative werden betriebliche Optimierungen nur noch über die Beeinflussung der An- und Abflugverfahren herbeigeführt werden können, was letztlich nicht nur zu einem ineffizienten Betrieb, sondern auch zu einer Ausdehnung der belärmten Fläche führt.
- Im Fall des Gegenvorschlages wird künftig in allen wichtigen Fragen der Bund bestimmen, wo es flughafenpolitisch und in Bezug auf die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur lang geht. Das liefert Zürich letztlich den Entscheiden im fernen Bern ausliefert aus.

Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sowie alle, die bereit sind, flughafenpolitisch mit Verantwortungsbewusstsein und Weitblick zu handeln, sind aufgerufen, die beiden Vorlagen «ohne wenn und aber» abzulehnen.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Juni 2011

Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Bildnachweis:

Bild 1 und 3: Dr. Thomas O. Koller

Bild 2: Flughafen Zürich AG

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»:

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Andreas W. Keller, Dr. Thomas O. Koller. Ehrenpräsident: Benno A. Maechler. Mitglieder: Martin Albers, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Martin Huber, Andrea Kracht, Prof. Dr. Olaf Kübler, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Franz von Reding, Bruno Widmer.

Geschäftsstelle:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich. Tel.: +41 43 299 66 20, Fax: +41 43 299 66 22

E-Mail: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch, www.weltoffenes-zuerich.ch

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4 zugunsten Komitee Weltoffenes Zürich, IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0